

## اصول حمل و نقل دریائی

### مقدمه:

قرن‌ها است که از تاریخ دریانوردی و استفاده از راه‌های آبی میگذرد و با وجود ازدیاد و توسعه راه‌های زمینی و برقراری خطوط هوایی و اکتشاف و سایل جدید ارتباطی و تهیه انواع مواد سوختی ارزان و متنوع نه تنها از اهمیت راه‌های آبی کاسته نشده بلکه آمارهای موجود نشان میدهد که طی ۲۰ سال اخیر حجم حمل و نقل آبی در بعضی از کشورها به چهار برابر افزایش یافته و همچنین در کشتی‌سازی و ابداعات و ابتکارات صنایع دریائی پیشرفتهای قابل توجهی صورت گرفته است.

دامنه بحث مربوط به فعالیتهای دریائی را میتوان تا میزانی توسعه داد که اهمیت دریانوردی از جنبه‌های مختلف مانند علم باعماق دریاها و شناختن منابع اقتصادی نامکشوف اقیانوسها و همچنین ارزیابی راه‌های آبی بلحاظ علمی و نظامی و اقتصادی روشن گردد ولی بعلت ارتباط موضوع با مسائل روز کشور این بحث به حمل و نقل دریائی بمعنی اخص موضوع یعنی جریاناتی که باتکنیک باربری دریائی مربوط میشود محدود میگردد.

اثر حمل و نقل دریائی بیش از هر چیز در اقتصادیات کشورهای جهان بخصوص در زمینه مبادلات بین‌المللی کالا مشهود است بهمین دلیل است که جزایری نظیر انگلستان و ژاپن راه دریائی را بعنوان یکی از شریانهای اقتصادی خود محسوب میدارند. در برخی از کشورها استفاده از دریا بشکل دیگری تجلی میکند مثلاً ممالکی نظیر پاناما و لیبیریا با تسهیلاتی که جهت تابعیت و ملیت کشتیهای خارجی در تحت پرچم خود قائل میشوند به جلب صاحبان کشتیهای اقیانوس‌پیما اقدام نموده و از این راه بیش از منابع توریستی سود میبرند.

در کشور ما تقریباً دو نلک حجم بازرگانی خارجی بوسیله حمل و نقل دریائی صورت میگیرد ولی با توجهی که اخیراً در وضع دریانوردی و بنادر جنوبی ایران بعمل آمده امکان توسعه حمل و نقل دریائی را بازم بیشتر بوجود میآورد و موجبات سرمایه گذاری را در امر کشتیرانی بیش از پیش فراهم میسازد. ارشاد شاهنشاه آریامهر در این زمینه نیز در خورستایش است و نظر معظم له نسبت بکشتیرانی ملی که در پاسخ یکی از مجلات مهم اقتصادی و دریک مصاحبه تاریخی اعلام گردیده بدین شرح است:

«... و اما برای کشتیرانی ملی آینده خوبی میبینم. ازدیاد حجم مبادلات بازرگانی خارجی ایران همچنین استخراج روزافزون نفت در خلیج فارس و ازدیاد داد و ستد بین آن منطقه و سایر نقاط جهان زمینه خوبی برای توسعه این رشته مهم بدست داده است. هفت هشت سال پیش سالیانه ۱۱ هزار کشتی وارد خلیج فارس میشد اکنون این رقم بازم افزایش یافته است. ما با کشتیهای خود احتیاجات وارداتی و صادراتی ایران را تأمین خواهیم کرد و برای این منظور باید بنادر جنوب ایران ساخته شود. تجدید این بنادر کمک بزرگی با اقتصاد جنوب مینماید و در آن مناطق تولید کار میکند. بموازات آن بایستی تعمیر گاه کشتی و احیاناً شانتهای کشتی سازی بوجود آید. با اهمیتی که این بخش در اقتصاد کشور ما دارد متعجبیم که چرا ایرانیها در گذشته بفکر ایجاد خطوط کشتیرانی نبوده اند. بهر حال اکنون این رشته مورد حمایت است و همینکه پرچم ایران روی کشتی زده شد از مزایای بی شماری منجمله سوخت ارزان بهره مند خواهند گردید و حمایتهای حقه دیگری هم بعمل خواهد آمد که از آن جمله حمل بارهای دولتی بوسیله آنها است.»

اینک که بمنظور توسعه کشتیرانی اقداماتی صورت میگیرد و امکاناتی فراهم میگردد و نوید تشکیل شرکت های بزرگ کشتیرانی ملی داده میشود صحیح بنظر میرسد که حمل و نقل دریائی بعنوان یکی از مسائل مهم اقتصادی روز مورد بحث و فحص قرار گیرد تا ذهن سرمایه گذار آماده تر و توجه او باین زمینه بیشتر جلب گردد.

در این گفتار اساسی ترین قسمت باربری دریائی با توجه بروشهای متداول جهانی و عرف بین المللی مورد نظر میباشد. صدور کالا از طریق دریا بخارج و یا ورود آن به

کشور تشریفاتی را از نظر اداری و انجام امور فنی طی میکند که هر کدام مستلزم بحث جداگانه است و این مراحل بطور خلاصه به استانداردهای زیست‌بندی کالا - اظهار بگمرکخانه - پرداخت حقوق و عوارض گمرکی - تحویل به انبار - بارگیری - حمل در دریا - تخلیه و غیره ارتباط پیدا میکند. در بین این مسائل موضوع حمل در دریا و آثار حقوقی آن از زمان قبل از بارگیری و بعد از تخلیه اهمیت بسزائی دارد.

در جهان امروز حمل و نقل دریائی از نظر موضوع مورد حمل بدو قسمت متمایز تقسیم میشود حمل مسافر و حمل بار. در حمل مسافر نوع و سائط نقلیه آبی از نظر ظرفیت - سرعت - تجهیزات کشتی - وسایل مورد نیاز مسافران و رویهمرفته طرز ساخت بنا شناورهای باربر تفاوت دارد و چون موضوع حمل بار خصوصاً در کشور ما در درجه اول اهمیت قرار گرفته لذا بدو باربری دریائی بررسی میگردد.

## حمل بار در دریا:

در حمل و نقل دریائی روابط صاحب کالا و یا فرستنده محموله با متصدی حمل قبل از هر چیز مورد توجه قرار میگیرد.

متصدی حمل شخصی است که صاحب کشتی و یا اجاره کننده آن میباشد و بمنظور حمل بین او و فرستندگان محموله که معمولاً صاحب کالا میباشد قرارداد حمل منعقد میگردد و قراردادی که باین ترتیب تنظیم میشود ممکنست بر اساس بارنامه دریائی و یا اسنادی نظیر آن قرار گرفته باشد که برای حمل کالا از طریق دریا منعقد میشود و یا اینکه اساس آنرا بارنامه یا اسناد مشابه دیگری تشکیل دهند که باستناد قرارداد اجاره کشتی رابطه بین متصدی حمل و صاحب بارنامه یا سند مربوطه را از زمان صدور تعیین نماید. در عرف حمل و نقل جهت محموله و کشتی و مدت حمل تعاریفی وجود دارد که علم بان در موضوع حمل و نقل از طریق دریا لازم بنظر میرسد. مثلاً همانطوریکه بین دول جهت یکنواخت شدن تصمیمات و حتی واژهها و مصطلحات دریائی قراردادهائی منعقد میشود که هدف آن جلوگیری از اختلافات ناشی از الفاظ و قوانین داخلی کشورها میباشد بهمان نحو نیز در زمینه باربری دریائی بمنظور فوق قرارداد هائی منعقد

گردیده است.

در عرف حمل و نقل دریائی محموله عبارتست از هر گونه بار و کالا و امتعه و مال التجاره که از طریق دریا حمل شود ولی حیوانات زنده و بارهائیکه طبق مفاد قرارداد باربری باید روی عرشه کشتی حمل شوند محموله بمعنی فوق محسوب نمیشوند. کشتی بهر نوع شناوری اطلاق میشود که برای حمل کالا در دریا مورد استفاده قرار گیرد. مدت حمل دوره ایست که از تاریخ ورود کالا به کشتی شروع و بزمانی ختم میشود که کالا از کشتی تخلیه گردیده است متصدی حمل در جریان حمل کالا دارای وظایف و مسئولیت. هائی است که از لحاظ محافظت و مواظبت و انبار کردن و جابجای نمودن کالا موظف بر رعایت آن میباشد و در صورت قصور در انجام این وظایف ممکنست موجب ضررهای هنگفتی نسبت به صاحب کالا یا کشتی یا شرکتهای بیمه گردد. اصول وظایف متصدی حمل را میتوان بشرح ذیل خلاصه نمود:

۱- متصدی حمل موظف است کشتی را بنحوی مجهز کند که برای دریانوردی کاملاً قابلیت داشته باشد.

۲- انبارها، یخچالها و سردخانهها و کلیه قسمتهائی را که کالا در آن حفاظت میشود بنحوی آماده سازد که از هر گونه خطری نظیر آتش سوزی و فساد کالاهای فاسد شدنی مصون باشد.

۳- از نظر کارکنان باید کشتی را بطوری تجهیز کند که در زمان احتیاج و حین دریانوردی خطری متوجه کشتی و کالا و سرنشینان آن نگردد.

۴- متصدی حمل موظف است بطور دقیق محمولات را بارگیری و جابجا و انبار و مواظبت و تخلیه نماید.

بمجرد اینکه متصدی حمل یا عامل او وصول و قبول حمل بار را بعهده گرفت بارنامه ای طبق تقاضای فرستنده بار صادر میکند. بارنامه مذکور که بعنوان سند دریافت کالا محسوب میشود دارای مشخصاتی است که طبق نمونه های مخصوصی تنظیم گردیده و حسب المعمول مطالب ذیل باید در آن گنجانیده شود:

اولا - تعداد عدلها و بسته ها و صندوقها و بشکها (بر حسب اینکه کالا داخل

در چه نوع محفظه ای قرار داشته باشد).

ثانیاً - وزن کالا.

ثالثاً - وضع ظاهری کالا.

رابعاً - علائم مشخصه کالا که جهت شناسائی جنس لازم میباشد. البته علائم مذکور همان علائمی است که فرستنده بار قبل از شروع بارگیری کتباً داده است. چنانچه کالا داخل در محفظه قرار نداشته باشد این علائم بر روی خود کالا گذارده میشود و چنانچه بسته بندی شده باشد بر روی محفظه نقش میشود. علائمی که بر روی محفظه و یا کالا نقش میگردد باید بطور واضح و سلیس منقوش شده باشد بطوریکه تا خاتمه سفر خوانا و روشن بماند. چنانچه صحت و سقم علائم مشخصه با وجود دلیل کافی مشکوک و مورد تردید باشد متصدی حمل یا عاملین او مجبور نیستند در بارنامه دریائی چنین مشخصاتی را قید نمایند.

همانطوریکه متصدی حمل در قبال فرستنده بار مسئولیت و تعهداتی دارد همانگونه نیز فرستنده مسئول عدم صحت اظهارات و اطلاعات اعلام شده از طرف خود میباشد و در این مورد ضامن شناخته میشود و چنانچه این موضوع موجب ایجاد ضرر و در نتیجه سبب مسئولیت متصدی حمل بشود مسئولیت نامبرده فقط نسبت به فرستنده بار یا عامل او محدود میگردد در مقابل اشخاص دیگر.

در موردیکه فقدان یا خساراتی نسبت به بار حادث گردد و فقدان و خسارات مذکور نیز بطور آشکار و معلوم قابل تشخیص باشد لازمست که فوراً در موقع تحویل کالا یا قبل از آن از طرف تحویل گیرنده بار مراتب به متصدی حمل اعلام گردد و چنانچه اختطاریه ای که حاکی از موضوعست با شرح کامل و دلیل کمبود و خسارت به متصدی حمل اعلام نشود اصل اینست که کالا سالم تحویل داده شده است اما در مورد عیوب و فقدانیه که غیر آشکار میباشد در عرف حمل و نقل سه روز بعد از تحویل چنین اختطاریه ای باید جهت اطلاع متصدی حمل صادر شود. ولی اگر در موقع تحویل و تحویل کالا وضع و حالت جنس مورد رسیدگی و بازدید طرفین قرار گرفته باشد احتیاجی به صدور و اعلام اختطاریه کتبی نمیشود.

در مواردیکه خسارت یا فقدان متوجه کالا میشود در عرف حمل و نقل دریائی چنانچه تا یکسال بعد از تحویل جنس و یا تاریخی که جنس میبایستی تحویل داده شود اقامه دعوی بر علیه متصدی حمل بعمل نیامده باشد اصل بر ائمتصدی حمل و کشتی در قبال هر گونه فقدان و خسارت است ضمناً متصدی حمل و تحویل گیرنده هر دو موظف اند که جهت تشخیص فقدان و خسارت واقعی بر کالا در زمان رسیدگی بوضع جنس نهایت همکاری را بعمل آورند .

متصدی حمل و فرستنده بار میتواند طبق قرارداد جداگانه ای با توافق یکدیگر شرایط و قیود یا محدودیتها و معافیهائی را پیش بینی نمایند که بموجب آن مسئولیت کشتی و متصدی حمل در صورت خسارت یا فقدان ناشی از محافظت و مواظبت و جابجا کردن کالا مشخص شود .

همانطوریکه در بالا ذکر شد در صورتیکه فقدان یا خسارتی بر کالا وارد شود که از عدم قابلیت دریا نوردی کشتی سرچشمه گرفته باشد در این صورت مسئولیتی متوجه متصدی حمل و کشتی نمیشود مگر اینکه متصدی حمل یا عاملین او در تجهیز کشتی و آماده نمودن آن و همچنین تأمین احتیاجات کشتی از نظر سوخت و کارکنان و وسائل فنی قصور کرده باشند و چنانچه مواردی مربوط به خسارات بر کالا پیش آید اثبات عدم تقصیر بعهده متصدی حمل یا عامل یا عاملین او میباشد .

ممکنست ضمن حمل مسائلی فرس ماژور یا مواردی پیش آید که اقدام در جلوگیری و رفع مانع از آن بوسیله متصدی حمل ممکن نباشد در این صورت خساراتی که باین ترتیب حاصل میشود مسئولیت آن متوجه متصدی حمل نیست و نامبرده از چنین مسئولیتهائی مبرا است این گونه مسائل بطور کلی عبارتند از : جنگ و اثرات آن - اتفاقات قهری طبیعی - عملیات دشمنان جامعه - بازداشت کشتی بوسیله امرا و رؤسای دولتها یا حکام یا مملتها و یا مقامات قضائی - شورش - اعتصابات که منجر به تعطیل کارخانه یا تعمیر گاههای کشتی میشود - محدودیتهای قرنطینه - عملیات اشتباه فرستنده بار یا نماینده او - فعالیت هائی که برای نجات جان و مال افراد در دریا صورت میگردد و خساراتی را بیارمیاورد ( نظیر خسارات مشترک دریائی ) - خسارات و کمبودی که در کالا از نظر حجم

و وزن و غیره حادث می شود و مربوط به عیب و نقص ذاتی خود کالا می باشد.  
عیوبی که با توجه معمولی نتوان آنرا تشخیص داد - نقایص مربوط به بسته بندی کالا - ناقص بودن علائم مشخصه کالا و خلاصه هر علت دیگری که از تبانی یا تقصیر متصدی حمل یا نماینده او ناشی نشده باشد.

چنانچه متصدی حمل بخواهد در قبال خسارات و فقدانیه که بکالا وارد می گردد از چنین معافیت هائی استفاده کند باید عدم تقصیر خود را در اینگونه موارد به اثبات برساند. و چنانچه در اثر اظهار فرستنده محموله یا نماینده او خساراتی متوجه گردد که ناشی از تقصیر یا غفلت فرستنده محموله یا نماینده مجاز او نباشد نامبردگان در این مورد مسئولیتی نخواهند داشت.

در ضمن حمل و نقل ممکنست مواردی پیش آید که بلحاظ حفظ جان اشخاص و کشتی و کالا فرمانده ناگزیر به انحراف مسیر یا deviation گردد که با اینوصف بعلت تأخیر در رسیدن بمقصد و فاسد شدن کالا زینانی بیار آید متصدی حمل در چنین حالی از مسئولیت مبرا می باشد.

چنانچه فرستنده بار یا عامل او ارزش و یا نوع کالا را عالماً و عامداً و برخلاف واقع اظهار کنند و بعداً بهمین نحو بار نامه صادر گردد و در اینگونه مواقع متصدی حمل و کشتی در صورت ایجاد خسارت مسئول نخواهند بود.

اگر متصدی حمل یا عامل او و یا فرمانده بدون اطلاع از نوع و کیفیت محموله قابل اشتعال و انفجار بار گیری کرده باشند ولی در ضمن حمل بدلائلی از کیفیت آن آگاه شوند میتوانند قبل از رسیدن بمقصد در هر موقع و در هر محلی که صلاح بدانند بدون پرداخت هیچگونه غرامت و بدون وجود هیچ مسئولیت آنها را تخلیه و نابود نمایند.

متصدی حمل میتواند با تنظیم قراردادی جداگانه از تمام یا قسمتی از حقوق و معافیت های خود صرف نظر کند و یا اینکه تعهدات و مسئولیت های خود را افزایش دهد ولی در چنین صورتی باید در بار نامه ای که جهت فرستنده بار ارسال می دارد اینگونه گذشت ها و مسئولیت های اضافی را قید نماید.